ROK XX Warszawa, maj 1939 r. Nr. 5 (288)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: **Warszawa, Chmielna 9 m. 9**, tel. 595-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O. 3585.** Cena pojedynczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

WOBEC POWAGI CHWILI

Wypadki na arenie politycznej biegną tak szybko, że nie sposób w czasopiśmie, ukazującym się raz na miesiąc i poświęconym głównie specjalnym zagadnieniom zawodowym zajmować się ich rejestracją i oceną. Zbytecznym byłoby zresztą to czynić, skoro czytelnicy nasi, jako obywatele interesujący się życiem publicznym oraz losami swego narodu i państwa, śledzą bez wątpienia stale i pilnie bieg wydarzeń z doniesień prasy codziennej, z komunikatów radiowych itp.

Zachodzi natomiast potrzeba określić na tym miejscu, jaką postawę zajmuje wobec tych wydarzeń nasze środowisko i jak zapatrują się na sytuację członkowie zawodu, który mamy zaszczyt reprezentować. Nie od rzeczy będzie również zaznaczyć, jakie konsekwencje wyciąga z tej sytuacji organizacja nasza, dla swego zakresu działania.

Z powodzi najrozmaitszych, mniej lub więcej fantastycznych, pogłosek i domysłów wyłoniła się przed kilkoma dniami, po mowach kanclerza Hitlera i Ministra Becka jasna i naga prawda: podjęta została próba naruszenia najżywotniejszych interesów naszego Narodu i naszego Państwa, próba odepchnięcia nas od swobodnego dostępu do morza, ograniczenia suwerenności naszej na naszej własnej, odwiecznie polskiej ziemi. Próbie tej, która aż nadto wyraźnie przypominała metody zastosowane niedawno z wiadomym skutkiem do innego państwa, stojącego na drodze niemieckiego pochodu na wschód, przeciwstawił się Rząd Rzeczypospolitej z całą stanowczością. Z ust przedstawiciela naszego rządu usłyszał świat cały oświadczenie, że od Bałtyku nie damy się odepchnąć, na żadne eksterytorialne autostrady i koleje zgody nie wyrazimy, obcymi interesami nie zamierzamy handlować i — gotowi do rozważenia każdej propozycji pokojowej a rozsądnej — nie myślimy kupować pokoju za wszelką cenę, ceniąc wysoko swój honor narodowy.

Nie jest przesadą ani frazesem, iż za tym oświadczeniem rządu stoi murem cały naród polski, stoimy wszyscy, bez względu na poglądy i przekonania polityczne. Zdajemy sobie również jasno i wyraźnie sprawę z tego, że takie stanowisko naszego narodu może wywołać burzę dziejową, w której od każdego z nas Ojczyzna wymagać będzie i wymagać musi wszelkich możliwych ofiar, nie wyłączając ofiary krwi i życia. I znowu nie jest frazesem twierdzenie, że każdy z nas gotów jest bez wahania złożyć taką ofiarę, tak, jak już złożyliśmy chętnie ofiarę mienia na jaką było nas stać, stając pod tym względem w pierwszym szeregu i nikomu nie dając się ani ubiec ani zdystansować.

Powaga sytuacji nakłada na nas szczególne obowiązki, również jeśli chodzi o działalność naszą na polu zawodowym. Rozumiemy dobrze, że w chwili obecnej cały wysiłek państwa skoncentrować się musi na wzmocnieniu obrony i że nie czas obecnie na załatwianie spraw, dla nas wprawdzie życiowo bardzo ważnych, ale w skali ogólnej i w perspektywie dziejowych wydarzeń, których świadkami jesteśmy, niewątpliwie drugorzędnych.

Nie znaczy to, oczywiście, abyśmy mieli zaniechać naszej działalności zawodowej oraz starań w interesie naszych potrzeb zawodowych lub wyrzec się prawa krytyki poczynań naszych władz. Mimo wszystko — życie codzienne toczy się swoim torem, a nadzwyczajna sytuacja i nadzwyczajne zadania, którym muszą sprostać koleje, wysuwają nowe i nadzwyczajne potrzeby. Poczuwamy się jednak do obowiązku prowadzić działalność naszą z takim umiarem i w takiej formie, aby nie przyniosła ona żadnej szkody tym interesom nadrzędnym i naczelnym, które i my za najważniejszy nasz interes uważamy.

Od władz naszych oczekujemy w tym względzie wzajemności. Sądzimy, iż w chwili obecnej winny one więcej niż kiedykolwiek okazywać dobrej woli i lojalności w stosunku do pracowników i unikać skrzętnie wszystkiego co budzi niechęć i wywołuje zadrażnienia lub poczucie krzywdy i niesprawiedliwości. Obawiamy się, że nie wszystkie jeszcze organy P. K. P. to rozumieją, a wobec tego wyrażamy nadzieję, że M. K. zechce je w tym względzie stosownie pouczyć.

Nie czas w chwili obecnej również na spory organizacyjne i wzajemne walki pomiędzy związkami zawodowymi. Na naszym terenie spory te miały zresztą zawsze charakter sztuczny i nie zabiły w nas nigdy poczucia, istniejącej mimo wszystko, wspólnoty interesów. I tutaj nie zamierzamy rezygnować z prawa swobodnej działalności według przyjętych od dawna zasad, a zbytecznym byłoby dodawać, że stanowisko to obowiązujemy się zachować tylko pod warunkiem pełnej wzajemności, której wymagać będziemy od wszystkich, z którymi stykamy się na arenie naszej działalności.

Sądzimy, że to nasze stanowisko zgodne jest z obowiązkiem dobrych obywateli i powagą chwili dziejowej, którą przeżywamy.

TRZEBA Z TYM SKOŃCZYĆ!

„Kładę olbrzymi nacisk na sprawę sprawiedliwego awansu. W uznaniu słuszności przedstawionych postulatów pracowniczych ogłoszę w Dzienniku Urzędowym nowy system awansów, który, poza korzystnym zaszeregowaniem wielu stanowisk do wyższych niż obecne grup uposażenia, wprowadza listę starszeństwa, jako jeden z głównych czynników, decydujących o awansie i wyznaczaniu na wyższe stanowiska". (Z przemówienia p. Ministra Komunikacji J. Ulrycha wygłoszonego na Zjeździe K. P. W. dnia 26 września 1937 r. w Toruniu).

Nic z tego, jak dotąd nie wyszło: nowy system awansów nie został ogłoszony w Dzienniku Urzędowym, mimo, że od chwili uroczystego wygłoszenia przytoczonej enuncjacji minęło dokładnie 2 lata i 7 miesięcy, a lista starszeństwa nie stanowi jednego z głównych czynników decydujących o starszeństwie, bo jej dotąd nie ma. T. zw. „nowa", wprowadzona przed 5-cioma laty, pragmatyka służbowa, o listach starszeństwa nie wspomina, a obowiązujące poprzednio w tym względzie przepisy straciły ważność z dniem 1 lutego 1934. Nie można również uznać za czynnik decydujący o awansie listy starszeństwa układane w Dyrekcjach według tajemnych, nikomu po za admnistracją personalną nieznanych zasad; takie listy, to jeszcze jedna źrenica złotej wolności administracji personalnej w decydowaniu o awansach, tym cenniejsza, że mająca wszelkie pozory praworządności: Któż bowiem i na jakiej podstawie może zarzucić tej administracji, że awansów udziela po za kolejnością starszeństwa, gdy nie wiadomo, kto jest starszy i dla czego?..

Nie po raz pierwszy zajmujemy się na tym miejscu porządkiem starszeństwa i awansami. Od pierwszej chwili, gdy tylko weszła w życie nowa pragmatyka pomijająca doniosłe to zagadnienie zupełnym milczeniem, podjęliśmy walkę o przywrócenie porządku starszeństwa i o nadanie starszeństwu znaczenia czynnika decydującego w pierwszym rzędzie o awansach w służbie wykonawczej. Przez długi okres czasu, w którym inne organizacje zawodowe „współpracowały" z administracją P. K. P. przez celowe przemilczanie tej sprawy lub jak Piłat umywały ręce, powołując się na „urzędowy komentarz", byliśmy sami na placu boju, narażaliśmy się na najrozmaitsze, najbardziej wymyślne i złośliwe szykany, nie wyłączając zarzutów „antypaństwowości", omal że nie bolszewizmu. Mimo wszystko jednak, mimo nasze odosobnienie, mimo wyjątkowo trudną a nawet niebezpieczną dla nas sytuację ogólną, mieliśmy odwagę głośno i publicznie bronić słuszności głoszonych przez nas zasad, wskazywać na wszystkie bez wyjątku szkodliwe konsekwencje niczym nie skrępowanej swobody uznania biur personalnych w udzielaniu awansów. Doczekaliśmy się tej satysfakcji, iż zwolna zjawiały się na polu walki coraz to nowe, najbardziej nawet „lojalne" i zahukane organizacje, a co najważniejsze, iż słuszność naszego postulatu uznać musiała administracja kolejowa z p. Ministrem Komunikacji na czele.

Okazało się jednak, że od uznania zasady do wprowadzenia jej w życie droga żmudna jeszcze i daleka. Nie łatwo jest wyrzec się tak wartościowego przywileju, wypuścić z rąk tak skuteczny środek polityki personalnej. P. Minister Komunikacji uznał słuszność postulatów pracowniczych, ogłosił to publicznie i uroczyście, ale i on, najwidoczniej, nie był w stanie przezwyciężyć przeszkód, hamujących dotąd skutecznie wszelką próbę zmiany stosowanego obecnie systemu awansowego, którego cechą charakterystyczną jest tajność instrukcyj awansowych, brak jawnej listy starszeństwa i swoboda uznania, zezwalająca na najdziksze wyskoki w awansach.

Tegoroczne awanse kwietniowe są doskonałą ilustracją tego systemu. Wbrew spodziewaniu, sposób ich przeprowadzenia nie stanowi bynajmniej, postępu w porównaniu z przeszłością; przeciwnie, w porównaniu np. z awansami przeprowadzonymi w styczniu r. 1938 są awanse kwietniowe wyraźnym krokiem wstecz, cofnięciem się do metod stosowanych w r. 1934 i 1935.

O należytym przestrzeganiu prawidłowego porządku starszeństwa trudno mówić z powodów wyżej już wyjaśnionych. Nie tylko nie wiadomo, kto starszy a kto młodszy, ale nadto w każdej Dyrekcji panują inne obyczaje: w jednej stosuje się starszeństwo w skali Dyrekcyjnej, w innej w skali poszczególnych miejsc służbowych, każda niemal Dyrekcja inaczej rozumie i inaczej stosuje instrukcje awansowe. O ile jednak stosowano przy awansach jakiekolwiek zasady starszeństwa, o tyle nie podnosimy przeciwko temu zarzutów, rozumiejąc dobrze, że tylko ogłoszenie przepisów o porządku starszeństwa i awansowania może zapobiec dowolnościom i rozbieżnościom.

Chodzi nam natomiast o to, że znowu z okazji awansów kwietniowych zjawiło się, i to w formie jaskrawej, zagadnienie „uprzywilejowanych" czy też „zasłużonych". Pewna, znaczna nawet ilość awansów udzielona została świadomie i celowo, z wyraźnym pominięciem wszelkiego porządku starszeństwa t. zw. „niepodległościowcom". Nie dość na tym: już po wydaniu normalnych awansów przeprowadzono awanse dodatkowe, które objęły wyłącznie zasłużonych i dla nich wyłącznie były przeznaczone. Tu właśnie leży źródło tak licznych pokrzywdzeń i pominięć w awansach. Kontyngenty awansowe były jawnie nie dostateczne. Ustalono je szablonowo i jednolicie dla wszystkich rodzajów i gałęzi służby państwowej, nie licząc się z odrębnymi stosunkami prawnymi i faktycznymi istniejącymi na P. K. P. Poruszał to zagadnienie niedawno Blok Kolejowych Związków Fachowych zarówno w prasie pracowniczej, jak też i w memoriale do M. K. i na audiencji u p. Ministra, uwagi nasze jednak nie odniosły skutku. Gdy nadto spora część owych, już w założeniu niedostatecznych w swej ilości, awansów, zarezerwowana została dla „zasłużonych" — nic dziwnego, że nie starczyło kontyngentu dla tych, którzy od czasu powstania P. K. P. nie awansowali ani razu, dla tych, którzy na awans oczekują po lat 16, 15 i więcej i dla tych, którzy wciąż jeszcze pobierają wysokie zasiłki wyrównawcze. Nic również dziwnego, że równocześnie istnieją i tacy pracownicy, którzy w ciągu ostatnich lat 5—6-ciu zdążyli zaawansować już 2 lub nawet i 3 razy, nie licząc teoretycznych awansów w stanowisku. Są to oczywiście, owi „zasłużeni".

Zdajemy sobie sprawę z tego, że poruszamy zagadnienie „delikatne", tym bardziej delikatne i drażliwe im poważniejszą jest obecna chwila dziejowa, im więcej potrzeba we wszystkich dziedzinach życia społecznego, a tym bardziej w aparacie państwowym spokoju, opanowania oraz unikania zadrażnień, fermentów i pokrzywdzeń.

Mimo to, a raczej właśnie dla tego, poczuwamy się do obowiązku omówić tę sprawę jasno, wyraźnie, bez ogródek i niedomówień.

Szanujemy wszelkie zasługi, tym bardziej zasługi w pracy niepodległościowej, a zwłaszcza odznaczenia zdobyte na polu bitwy, ale równocześnie jesteśmy przekonani, że takie zasługi nie dają nikomu żadnego, ale to żadnego, prawa do awansowania w służbie kolejowej w trybie wyjątkowym, poza normalną kolejnością. Pogląd ten uznany będzie zapewne za herezję, za echo „gasnącego świata" itp., mimo to podtrzymujemy go z całą stanowczością, a to nie w imię interesu tych, którzy żadnych zasług ani odznaczeń nie posiadają, ale w imię interesu służby, w imię dobra kolejnictwa polskiego.

Przede wszystkim nie jest właściwym wynagradzać zasługi dla Ojczyzny awansami lub wogóle jakimikolwiek korzyściami materialnymi; pozbawia to zasługę wszelkiej wartości moralnej, rzuca cień na jej bezinteresowność. Wszak nie bez racji ukuto u nas żenujący termin: „akcjonariusze niepodległości". Po wtóre: nie tylko ten jest zasłużony kto jest odznaczony. Znamy wielu ludzi o bardzo znacznych zasługach, ludzi, którzy dali liczne dowody poświęcenia a nawet bohaterstwa, a którzy odznaczeń nie posiadają. Np. władze kolejowe nie poczuwały się do obowiązku, przedstawić do odznaczenia kolejarzy, którzy zasłużyli się, peł-

niąc służbę kolejową w czasie wojny r. 1918—1920. Po trzecie, nie każdy mógł odznaczyć się w pracy niepodległościowej, a wielu z tych, którzy istotnie w tej pracy położyli zasługi, nie miało nikogo, ktoby o odznaczeniu dla nich pomyślał i mógł się o nie wystarać. W rezultacie więcej jest zasłużonych niż odznaczonych, a przecież chyba nie o odznakę chodzi, lecz właśnie o zasługę.

To też, o ile słusznym jest, aby odznaczonym służyło pierwszeństwo w uzyskaniu zatrudnienia i aby posiadali gwarancje przeciwko nieuzasadnionemu pozbawieniu ich pracy, o tyle kwalifikacje do awansu powinni zdobywać sobie jedynie, wyłącznie i na nowo w pracy zawodowej. W przeciwnym razie wytworzą oni „elitę", grono pracowników o prawach wyjątkowych, którzy, dzięki swoim zasługom z przed lat 20 i więcej, korzystają z przywilejów bez względu na kwalifikacje zawodowe, bez względu na sposób sprawowania się w służbie, bez względu na starszeństwo służbowe. Jeśli istnieją uprzywilejowani, muszą z natury rzeczy istnieć także i upośledzeni, t. j. pracownicy gorszego gatunku, pracownicy II klasy, na wieki wieków skazani na gorsze traktowanie i nie mający żadnego sposobu ani żadnych środków, aby się kiedykolwiek wydostać ze stanu poniżenia, w którym się znajdują.

Ten właśnie podział pracowników na 2 kategorie jest szkodliwy dla dobra służby. Różnica praw może się opierać tylko na różnicy obowiązków, tymczasem obowiązki są jednakie, a nawet — co zresztą jest objawem zupełnie naturalnym — uprzywilejowani skłonni są do wyraźnego lekceważenia tych obowiązków, rozumiejąc słusznie, że im to przecież nic szkodzić nie może, skoro raz już przynależą do wyższej kasty. Wypadałoby zastanowić się dobrze nad konsekwencjami takiego podziału: Czasy są trudne, dziś, jutro mogą być jeszcze trudniejsze; sami odznaczeni ani Ojczyzny nie obronią, ani nie zapewnią sprawności transportu, ani pożyczki nie pokryją, ani ofiar na cele publiczne nie złożą w sumie dostatecznej. Z tego punktu widzenia wszyscy jesteśmy dobrzy i wszyscy jesteśmy równi. Dlaczegoż tedy przy awansach mamy posiadać różne szanse? Wydaje się nam, że z tym należy raz wreszcie skończyć i to ostatecznie i nieodwołalnie, jest to bowiem metoda, zwłaszcza w chwili obecnej, najzupełniej niewłaściwa.

Jej szkodliwość uwydatnia się tym bardziej, że nie wszyscy bynajmniej odznaczeni korzystają z przywilejów. Trudno nam dociec jakim sposobem do tego doszło, że, z nieznanych oficjalnie, ale dość przejrzystych powodów, wielu odznaczonych pominięto w awansie. Natomiast w gronie awansowanych znaleźli się, dzięki nadarzającej się sposobności, także i ludzie nie posiadający odznaczeń i powołujący się na zasługi nieznane nikomu, po za administracją personalną. Słowem: ostatni jeszcze raz — jak mówi piosenka — przed spodziewanym ogłoszeniem przepisów zapowiedzianych przez p. Ministra, Biura Personalne wykorzystały w całej pełni służącą sobie swobodę uznania. Trudno uznać, aby to wszystko było „sprawiedliwym awansem", na który tak olbrzymi nacisk kładzie p. Minister Komunikacji.

Nie wiemy, kto za to ponosi odpowiedzialność. Mamy pewne powody do przypuszczenia, że tym razem Biura Personalne tej odpowiedzialności, przynajmniej jeśli idzie o zasadę, nie ponoszą. Podobno takie były wyraźne instrukcje „z góry". Mieliśmy nawet w ręku dokument, z którego wynikało, że kandydatów do awansu w kolejnictwie przedstawiały organizacje nie mające absolutnie nic wspólnego z kolejnictwem i to za pośrednictwem czynników nierównie wyższych niż Biura Personalne kolejowych Dyrekcji. Z tegoż dokumentu wynikało, że tą samą drogą wnoszono reklamacje w sprawach awansów kolejowych.

Ktokolwiek jednak jest za to odpowiedzialny — czas już, powtarzamy z całym naciskiem, z tym skończyć. Czas już aby publiczne przyrzeczenia p. Ministra były wykonane i respektowane przez administrację kolejową. Na zasadę starszeństwa służbowego, jako podstawę awansów w służbie wykonawczej P. K. P. zapatrujemy się rozumnie i życiowo: wiemy, że nie można jej stosować ani szablonowo, ani bezmyślnie, wiemy, że musi ona zapewniać władzom kolejowym możność czynienia wyjątków „w obie strony" — jeśli wolno tak się wyrazić, ale zasada musi pozostać zasadą, a wyjątki wyjątkami. Albowiem tylko stosowanie tej zasady, t. j. ujawnienie instrukcji awansowych i stosowanie jawnego starszeństwa jako głównej podstawy porządku awansowania zgodne jest z interesem służby i pozwala uniknąć nepotyzmu, protekcji i zgubnego dla interesów ogólnych podziału pracowników na 2 klasy o różnych prawach a jednakich obowiązkach, co nieuchronnie prowadzi do krzywdy, fermentów i dezorganizacji aparatu kolejowego.

WYSOKOŚĆ PŁACY PRACOWNIKÓW UMOWNYCH

ZATRUDNIONYCH NA STANOWISKACH NORMOWANYCH

Masowe zatrudnianie pracowników umownych na stanowiskach normowanych, wbrew obowiązującym przepisom o systemizacji stanowisk i mimo ustawicznych prostestów organizacji zawodowych prac. kol., wysuwa zagadnienie wysokości płacy tych pracowników na plan pierwszy w rzędzie aktualnych zagadnień zawodowych.

W tej myśli, Blok Kolejowych Związków Fachowych wystąpił ostatnio do M. K. z memoriałem treści następującej:

Przedsiębiorstwo P. K. P. zatrudnia od dłuższego czasu na stanowiskach normowanych we wszystkich bez wyjątku gałęziach służbowych pracowników umownych. Pracownicy ci, aczkolwiek zajmują stanowiska, na których zatrudnieni być winni, po myśli obowiązujących przepisów, wyłącznie pracownicy „etatowi" wzgl. „stali" i aczkolwiek spełniają obowiązki do tych stanowisk przywiązane, wynagradzani są według t. zw. „cen rynkowych", z reguły niższych od stawek płacy dziennej pracowników stałych oraz od uposażenia pracowników etatowych.

Jednakże z treści planu finansowo-gospodarczego P. K. P. na rok bieżący wynika, że przewiduje on dla pracowników umownych odpowiednią ilość etatów oraz, że kredyty na ich uposażenie preliminowane są nie według „cen rynkowych", lecz według grup uposażenia wzgl. według kategoryj płacy odpowiadających zajmowanym przez nich stanowiskom.

Słusznym jest wobec tego, aby pracownikom umownym zatrudnionym na normowanych stanowiskach przyznane zostało prawo do otrzymywania takich stawek płacy dziennej, jakie odpowiadają rodzajowi spełnianych przez nich obowiązków, t. j. stawek w wysokości kwoty uposażenia dziennego pracowników tej kategorii płacy wzgl. tej grupy uposażenia, która, według obowiązujących przepisów, odpowiada zajmowanemu przez nich stanowisku.

Pracownicy umowni, zatrudnieni na stanowiskach normowanych, są to bez wyjątku pracownicy posiadający pełne kwalifikacje i przepisane egzaminy ściśle na zajmowane stanowiska, a, pracując na P.K.P. od wielu lat bez przerwy, posiadają ponadto duże doświadczenie w pełnieniu swych obowiązków. Są oni pełnoprawnymi kandydatami do uzyskania stanowisk etatowych i „stałych", a stanowisk tych nie mogą uzyskać bez winy ze swojej strony jedynie dlatego, iż nie leży to widocznie w intencjach władz kolejowych mimo, iż istnieją dla nich etaty osobowe zarówno w budżecie jak też i w t. zw. „normizacji". Skoro zatem ani zakres ich obowiązków służbowych, ani też sposób wykonywania tych obowiązków nie różni się niczym od zakresu i sposobu wykonywania obowiązków pracowników etatowych i stałych, zatrudnionych na takich samych, a często i na tych samych stanowiskach i skoro mimo to nie korzystają oni z uprawnień, służących pracownikom publiczno - prawnym, nie mają pewności zatrudnienia, nie posiadają uprawnień emerytalnych, nie korzystają z urlopów w wyższym wymiarze itd. słusznie domagać się mogą, aby im przynajmniej wypłacano takie wynagrodzenie, jakie odpowiada ich zatrudnieniu i jakie jest dla nich przeznaczone i preliminowane w budżecie. Świadomość, iż przedsię-

biorstwo P. K. P. nie wypłaca im wynagrodzenia w tej wysokości, jaka jest dla nich przewidziana w planie finansowo - gospodarczym i że uzyskuje w ten sposób ich kosztem dodatkowe oszczędności, budzi w pracownikach zrozumiałe i całkowicie usprawiedliwione poczucie dotkliwego, a niczym niezawinionego, pokrzywdzenia.

Poczucie to jest tym bardziej żywe i bolesne, iż pracownicy umowni zdają sobie w całej pełni sprawę z całkowitej bezzasadności obecnej postawy, na której opiera się rzekomo wysokość ich zarobków. Podstawą tą mają być „ceny rynkowe", wiadomo jednakże, iż w kraju naszym nie ma wolnego rynku na pracę na stanowisku np. pomocnika maszynisty, torowego, zwrotniczego, konduktora lub t. p. Istniejące w Polsce, nieliczne i podrzędnego znaczenia, koleje prywatne i samorządowe nie służą i nie mogą służyć za wzór do ustalenia ceny rynkowej za pracę na stanowiskach w służbie kolejowej, a raczej same stosują się w tym względzie do norm ustalonych przez P. K. P. Ustalone normy płacy pracowników umownych nie mają nic wspólnego z cenami rynkowymi także i z tego powodu, że utrzymują się od wielu już lat na poziomie niezmienionym, nie licząc się w ogóle z fluktuacją zarobków w przemyśle prywatnym, w którym, jak wiadomo, poziom płac wzrósł ostatnio dość znacznie. Wysokość płacy dziennej pracowników umownych ustalana jest zatem przez władze kolejowe zupełnie dowolnie i to na poziomie tak niskim, iż odpowiada on na wielu stanowiskach co najwyżej przeciętnej płacy dziennej przygodnego, niewykwalifikowanego pracownika w zajęciu prywatnym, często zaś jest niższy nawet i od tego poziomu. A przecież pracownicy, o których mowa, są wszyscy bez wyjątku wykwalifikowanymi specjalistami, od których władze kolejowe wymagały złożenia trudnych egzaminów i posiadania wieloletniego doświadczenia i których nie można z dnia na dzień zastąpić bezrobotnymi, poszukującymi zatrudnienia na rynku pracy. Jedynym zatem kryterium, które może służyć za podstawę do ustalenia „cen rynkowych" za pracę na stanowiskach normowanych są tylko obowiązujące na P. K. P. przepisy uposażeniowe, albowiem tylko one dają podstawę do określenia wartości usług, świadczonych przez pracowników kolejowych, spełniających obowiązki specjalne, poza kolejnictwem nieznane i nie istniejące, a wskutek tego i nie oceniane.

Gdy zatem istnieją, ustalone w planie finansowo - gospodarczym P. K. P., kredyty na przyznanie pracownikom umownym, zatrudnionym na normowanych stanowiskach, wynagrodzenia za pracę w wysokości równej uposażeniu pracowników etatowych wzgl. stałych odpowiedniej grupy uposażenia lub kategorii płacy i gdy za przyznaniem im płacy w tej wysokości przemawiają względy słuszności i sprawiedliwości i skoro wreszcie postulat ten jest także i formalnie uzasadniony mocą obowiązującą preliminarza budżetowego i jedynie możliwym sposobem ustalenia „ceny rynkowej" — prosimy Ministerstwo Komunikacji o wydanie stosownych zarządzeń.

ŚWIĄTECZNE PRZEMÓWIENIE PANA MINISTRA KOMUNIKACJI DO PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

Ustalonym już od lat kilku zwyczajem, wygłosił p. Minister Komunikacji **J. Ulrych** dn. 6 kwietnia rb. wielkanocne przemówienie do pracowników kolejowych. Ponieważ nie wszyscy czytelnicy nasi mieli sposobność wysłuchać tego przemówienia, podajemy je poniżej w brzmieniu zamieszczonym w prasie codziennej;

„Już po raz trzeci korzystam z okresu Świąt Wielkanocnych, aby za pośrednictwem radia podzielić się z wami, obywatele kolejarze, naszymi wspólnymi sprawami.

Rok ubiegły był rokiem ciężkim dla naszego kolejnictwa. Jednakże trudności te w odróżnieniu od ubiegłych lat kryzysowych nie wynikały z zastoju i braku pracy. Przeciwnie, nasz warsztat był zatrudniony intensywnie, prowadząc przeciętnie dziennie 3.850 pociągów ruchu osobowego i 1.600 pociągów towarowych. Wykonaliśmy pracę ogromną, przekraczającą na niektórych odcinkach rozmiarami szczytowe lata koniunktury. Wspomnę tylko, że w roku kalendarzowym przewieźliśmy 225 milionów podróżnych, co stanowi dotychczas rekord ruchu osobowego. Przewieźliśmy przeszło 75 milionów ton towarów łącznie z gospodarczymi, co bliskie jest przewozom najpomyślniejszego dotychczas r. 1929.

Trudności r. ub. polegały na konieczności wykonania wielkich zadań przy pomocy bardzo ograniczonych środków. Szczupłość środków wynikała z niskiego wymiaru taryf przewozowych zarówno osobowych, jak i towarowych. Ten niski wymiar taryf był jednak koniecznością gospodarczą, był warunkiem powodzenia, rozpoczętego wielkiego dzieła rozbudowy przemysłu, powstania C. O. P., poparcia dla znajdującego się wciąż w trudnych warunkach rolnictwa. Dzięki taniości naszych usług przewozowych utrzymana została pomimo trudnych warunków nasza ekspansja handlowa na rynkach zagranicznych i sprowadzono do kraju wiele cennych, a niezbędnych surowców i wytworów, przy czym rozwijał się nasz handel zamorski i nasze porty.

W historycznych momentach odzyskania ziem śląskich sprawnie wykonaliśmy wzmożone przewozy i niezwłocznie zapewniliśmy wszelkie możliwości transportowe, włączonym do naszego gospodarstwa narodowego wielkim placówkom przemysłowym.

W okresie ubiegłych świąt Bożego Narodzenia z przyczyn od nas niezależnych mieliśmy zator na węźle warszawskim, który tylko dzięki usilnej pracy całego personelu węzła został usunięty, niemniej był wielce dla naszych pasażerów dokuczliwy.

Pracując w trudnych warunkach, t. j. przy niskich dochodach i niedostatecznych urządzeniach technicznych, nie były P. K. P. dotychczas ciężarem dla Skarbu Państwa. Przeciwnie, nawet w r. ub. niezwykle ciężkim, P. K. P. zasiliły pewną kwotą fundusze państwowe, jak również w znacznie większej mierze udzieliły usług w postaci licznych świadczeń przewozowych.

Jak cała Polska, tak i P. K. P. odrabiać muszą wielkie zaległości lat niewoli małymi środkami, wobec czego pracujemy w ciężkich warunkach, niemniej sprawność transportu utrzymujemy i utrzymać musimy na wymaganym poziomie.

Pierwszym polskim celem jest zapewnienie Polsce wolności. Wynika stąd konieczność skoncentrowania całego wysiłku na cele, związane bezpośrednio z obroną. Wzmożenie wysiłku finansowego na cele komunikacyjne postawione zostało w drugiej kolejności, w latach więc najbliższych nasz wielki warsztat pracy otrzyma poważniejsze zasiłki na jego rozbudowę i ulepszenie.

Wzmożone przewozy wymagają dodatkowej pracy, toteż dla odciążenia i wzmocnienia szeregów pracowniczych przyjęto do służby kolejowej w 1938 r. przeszło 7 tys. nowych pracowników, w tym stu kilkudziesięciu z wyższym wykształceniem, ponad 600 ze średnim technicznym, handlowym i ogólnokształcącym oraz z górą 6.000 z wykształceniem niższym zarówno o charakterze pracowników umysłowych, jak rzemieślników i robotników.

Jest to przyrost, który przewyższa naturalny ubytek (około 4.500) pracowników, zwolnionych ze służby wskutek osiągnięcia pełnej wysługi emerytalnej lub stwierdzonej przez komisje lekarskie trwałej niezdolności do pracy.

Równocześnie niemal spośród poprzednio przyjętych pracowników, którzy ukończyli odbywanie służby przygotowawczej, mianowano na stanowiska etatowe i zaliczono w poczet pracowników stałych około 6.000 pracowników, ustalając w ten sposób warunki bytu tych pracowników i ich rodzin.

Oprócz 160.000 pracowników stale zatrudnionych, koleje dały pracę w 1938 r. 42 tys. pracownikom sezonowym i niestałym, przyjętym spośród bezrobotnych, przyczyniając się tym samym do złagodzenia bezrobocia w kraju.

Ciągłość pracy na kolejach i nieograniczanie dni pracy pozwoliły na pełne zatrudnienie wszystkich sta-

łych pracowników przez cały rok — z nielicznymi wyjątkami w służbie drogowej, co ma wielkie znaczenie dla wysokości wynagrodzenia pracowników.

W r. ub. została wprowadzona unifikacja norm czasu pracy w przedsiębiorstwie P. K. P., rozciągając normę 46 godzin pracy na tydzień na pracowników, zatrudnionych w górnośląskiej części województwa śląskiego, zamiast stosowanej — zgodnie z wygasłą polsko-niemiecką konwencją górnośląską — 48-godzinnej normy pracy tygodniowej.

W dziedzinie poprawy bytu kolejarzy największą pozycję posiadają wykonane z ważnością od pierwszego kwietnia awanse. **Ogólna ilość awansowanych w r. b. pracowników wyraża się cyfrą 16.000.** Awanse tegoroczne objęły w znacznej większości pracowników w niższych i średnich grupach uposażenia, przy czym przede wszystkim brano pod uwagę tych pracowników, którzy nie awansowali od dłuższego czasu lub otrzymywali zbyt niskie uposażenie w stosunku do zajmowanych stanowisk. **Awanse te oparto również na zasadzie starszeństwa służbowego zgodnie z postulatami pracowników.**

Pracownikom, zatrudnionym w Gdyni, zwiększono dodatek lokalny oraz rozszerzono na Cieszyn Zachodni dodatek lokalny, przysługujący pracownikom Cieszyna.

Wspomnieć również należy o dalszym zmniejszeniu wysokości podatku specjalnego od wynagrodzeń z funduszów publicznych oraz o zupełnym zwolnieniu z tego podatku pracowników, otrzymujących uposażenie do wysokości 200 zł. miesięcznie.

Ponadto nastąpiło szereg korzystnych zmian, jak np.: w systemie dodatków godzinowych drużyn parowozowych i konduktorskich; w zakresie premii dla pracowników parowozowni i wagonowni; premie zastosowano również w **służbie elektrotrakcji;** uprawnienia niektórych kategorii pracowników służby wykonawczej do otrzymywania umundurowania służbowego po cenie 25 prc. kosztu własnego P. K. P. zostały rozszerzone na **maszynistów-instruktorów, dyspozytorów parowozowni,** zwrotniczych i przetokowych w służbie trakcji oraz na sezonowych kierowców komunikacji samochodowej, unormowano również warunki pracy i płacy robotników akordowych, zatrudnionych w ekspedycjach towarowych przy pracach ładunkowych.

Zapoczątkowana przed paroma laty akcja budowy tanich mieszkań pracowniczych obejmuje obecnie budowę domów mieszkalnych we Lwowie, oraz dokańczanie domów w Pruszkowie i osiedla w Rumii pod Gdynią. Nadto rozważa się — w miarę środków finansowych — sprawę dalszej budowy domów.

Muszę jeszcze wspomnieć o pracownikach, przejętych na obszarze ziem o dzyskanych Śląska Zaolzańskiego spośród pracowników b. kolei czesko-słowackich. **Pracownicy przejęci z b. kolei czesko-słowackich, z wyjątkiem umownych, będą mianowani z ważnością od 1 kwietnia r. b. pracownikami etatowymi lub zaliczeni w poczet pracowników stałych i otrzymują uposażenie zasadnicze tej grupy (kategorii płacy), która jest równa lub najbardziej zbliżona do uposażenia zasadniczego, otrzymywanego przez nich w b. służbie czeskosłowackiej.**

Przechodząc do chwili, jaką przeżywamy, pragnę z najgłębszą radością stwierdzić, że ogół kolejarzy polskich, zrzeszony w organizacjach i związkach kolejowych, jasno i dobitnie zamanifestował swoje stanowisko. Meldunek, złożony Naczelnemu Wodzowi Marszałkowi Śmigłemu-Rydzowi i odezwa wydana do obywateli kolejarzy w sprawie solidarnej gotowości zakupienia Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej, są tego najlepszym dowodem. Oto końcowe słowa meldunku waszych organizacji i związków:

„Zgłaszamy się, Panie Marszałku na Twe rozkazy i meldujemy, że jesteśmy gotowi wraz z całym Narodem spełnić swój obowiązek żołnierski wobec Ojczyzny i pod Twoją komendą wywalczyć Polsce zwycięstwo w każdej potrzebie".

Dziękuję wam, obywatele kolejarze, którzy słusznie nosicie miano żołnierzy transportu za wasze słowa proste a twarde, bo wiem, że wszędzie spełnicie swój obowiązek, również w ogniu walki. Kończąc składam wszystkim pracownikom kolejowym, jak również wszystkim pracownikom, którzy pozostają w służbie Ministerstwa Komunikacji, i ich rodzinom najlepsze życzenia świąteczne.

LEKCJA KATECHIZMU

Dopiero niedawno, bo w Nr. 12-tym „Maszynisty" z r. 1938 zmuszeni byliśmy omówić publicznie ciekawy i znamienny proces o połowę nogawicy wytoczony przez pozostające pod zarządem p. Ministra Komunikacji państwowe przedsiębiorstwo P. K. P. za pośrednictwem Prokuratorii Generalnej Rzeczypospolitej wdowie po pracowniku, który zmarł, nie uiściwszy należności za spodnie mundurowe w sumie zł. 11 gr. 25. Proces ten zakończył się sromotną przegraną wdowy, która za swój niebaczny upór i brak należytego szacunku dla interesów P. K. P. słusznie została skazana, jako spadkobierczyni męża, zmarłego w tak niefortunnie obranym momencie, na zapłacenie dłużnej sumy oraz kosztów i opłat w wysokości zł. 15 dla Prokuratorii i zł. 7 dla Sądu.

Nie ograniczyliśmy się, oczywiście, do przytoczenia samego faktu, lecz opatrzyliśmy wiadomość odpowiednim komentarzem, podkreślając, że zdaniem naszym podobne procesy nie przystoją przedsiębiorstwu P. K. P., budzą złą krew i oburzenie wśród pracowników i wywołują nie pożądane wcale dla dobra służby i interesu państwowego uwagi i komentarze. Podkreśliliśmy i to także, że wytaczanie takich procesów nie jest bynajmniej konieczne, bo każdy naczelnik służby, a bodaj czy i nie jeszcze niższy stanowiskiem pracownik ma prawo mocą własnej decyzji i bez potrzeby tłumaczenia się przed władzami kontrolnymi, umarzać takie należności.

Mieliśmy nadzieję, że spokojna nasza notatka, utrzymana w tonie raczej żartobliwym, bynajmniej nie napastliwa i świadomie nie wskazująca gorliwców po imieniu, odniesie pożądany skutek, że zwróci na nią uwagę Ministerstwo Komunikacji, tak zresztą pilnie czytające nasze wywody i wyda stosowne zarządzenia, t. j. zabroni pp. naczelnikom i dyrektorom nękania wdów procesami o podobne należności. Byliśmy, niestety, w błędzie, bo głos nasz nie wywołał żadnego echa ani żadnej reakcji.

Znowu mamy przed sobą dokument, z którego wynika, iż władze kolejowe zażądały od wdowy po pracowniku wpłacenia należności w sumie zł. 7 (słowem: siedem złotych) za zagubione przez zmarłego męża narzędzia, a mianowicie: jeden pilnik, jeden równiak i 1 klucz podwójny i że pod groźą procesu i egzekucji wymusiły na niej wpłacenie tej sumy. Dodać należy, iż wdowa pobiera zaopatrzenie w sumie zł. 80 miesięcznie i że władze kolejowe niedawno odmówiły jej podwyższenia pensji i doliczenia 10 lat do wysługi emerytalnej, albowiem komisja lekarska stwierdziła wprawdzie u jej męża 100% niezdolności do zarobkowania, ale bez związku przyczynowego ze służbą, a p. Minister nie skorzystał ze służącego sobie prawa doliczenia tego okresu w drodze t. zw. „łaski".

P.T. Naczelnikom wszelkich rang i stopni, zarówno tym, którzy z taką gorliwością egzekwują podobne należności od wdów, choć czynić tego bynajmniej nie muszą, jak też i tym, którzy nie uważają za stosowne pohamować tę gorliwość przez wydanie stosownych instrukcyj, polecamy gorąco lekturę czcigodnej i pożytecznej książeczki p. t. **„Katechizm".** Książeczka ta nie uchodzi zazwyczaj za lekturę dla ludzi dorosłych i czytuje się ją tylko w dzieciństwie, nie zawadzi jednak zajrzeć do niej od czasu do czasu, jako że znajduje się w niej spis grzechów, które są przeszkodą do zbawienia i pozbawiają łaski Boskiej. Wśród grzechów tych znajduje się kilka szczególnie ciężkich; są to **grzechy o pomstę do nieba wołające.** W ich liczbie, obok umyślnego zabójstwa i grzechu sodomskiego, figuruje: **uciemiężenie ubogich wdów i sierot.**

Czymże, jak nie uciemiężeniem wdowy ubogiej, bo zmuszonej do utrzymywania się wraz z rodziną za zł. 80 miesięcznie, jest żądanie od niej aby zapłaciła zł. 7 za zagubiony pilnik, równiak i klucz, choćby i podwójny i wymuszenie na niej zapłaty tej

sumy pod grozą procesu, poważnych kosztów i egzekucji? Zgodnie z nauką Kościoła katolickiego grzech ten woła o pomstę do nieba, a winowajcy nie będą zbawieni, nie wejdą do Królestwa Niebieskiego i nie uzyskają wybaczenia winy, o ile krzywdy nie wynagrodzą i nie odbędą należytej pokuty.

Nie chcemy brać na swoje sumienie duszy ludzkiej zagrożonej pomstą niebios i wiecznym potępieniem. To też aby ułatwić grzesznikowi skruchę a nie mącić spokoju niewinnym stwierdzamy, że opisany wypadek dotyczy wdowy **Stanisławy Jarosińskiej** z Białegostoku i że z żądaniem zapłaty należności za narzędzia „zagubione przez męża podczas służby na parowozie" zwrócił się do niej p. **Naczelnik Parowozowni Głównej w Białymstoku** pismem z dnia 17.X.38 r. Nr. I. M. 7/30.

Ponadto gotowi jesteśmy — zarówno wspomnianemu p. naczelnikowi, jak też i jego kolegom oraz wyższym i niższym jego przełożonym, jak również pp. urzędnikom wymierzającym zaopatrzenia wdowie i sieroce lub opracowującym projekty ustaw i przepisów tej materii dotyczących, posłać na nasz koszt gratis i franco po jednym egzemplarzu Katechizmu, a to w tym celu, aby w wykonywaniu swoich obowiązków pamiętali nie tylko o groszowych interesach P. K. P., lecz także i o nakazach sumienia.

„Na zbawienne upomnienia zatwardziałe mieć serce" jest — według Katechizmu — **grzechem przeciwko Duchowi Św.** Może zatem ta lekcja pomoże, jeśli nie pomógł poprzedni nasz apel do godności i interesu przedsiębiorstwa P.K.P. Dla marnych 7 czy 11 zł. nie warto, skromnym naszym zdaniem, obarczać sumienia grzechem, który słusznie uznany został za jeden z najcięższych.

SPRAWY SŁUŻBOWE

Zarząd Centralny Z. Z. M. oraz pracownicy biura Centrali Związku sybskrybowali „Pożyczkę Obrony Przeciwlotniczej na sumę łączną zł. 5.300

ZASADY MIANOWANIA I USTALANIA B. PRACOWNIKÓW KOLEI CZESKICH

W związku z memoriałem naszym z dn. 6.II 1939 Ministerstwo Komunikacji pismem z dnia 26 kwietnia 1939 Nr. P. 8/5//37/39 podało do naszej wiadomości zasady, obowiązujące przy mianowaniu i ustalaniu pracowników przyjętych do służby P. K. P. z pośród b. personelu kolei czesko-słowackich w związku z objęciem Śląska Zaolziańskiego. Treść tego pisma podajemy poniżej w pełnym brzmieniu:

„Ministerstwo Komunikacji oznajmia, że zarządzeniem z dnia 23 marca 1939 r. Nr. P. 8/5/30/39/39 Minister Komunikacji unormował stosunek służbowy i uposażenie pracowników przejętych z C. S. D. do służby w przedsiębiorstwie „P. K. P.".

W myśl tego zarządzenia mianowania i ustalenia tych pracowników będą dokonane z ważnością od dnia 1 kwietnia 1939 r. na następujących zasadach:

Mianowani i ustaleni będą pracownicy, którzy na C. S. D. byli objęci rozporządzeniem rządowym z dnia 5 marca 1927 r., o uregulowaniu stosunków płacy i niektórych stosunków służbowych pracowników czesko-słowackich kolei państwowych (zb. ustaw i rozporządzeń państwa czesko-słowackiego z dnia 9 marca 1927 r., poz. 15) i pragmatyką służbową C. S. D. t. j. mieli charakter służbowy: urzędników i kandydatów na urzędników, gażystów i kandydatów na gażystów, podurzędników i sług oraz kandydatów na podurzędników i sługi i wreszcie pracowników pomocniczych, bez względu na to, do której z tych kategorii pracownik należał i bez względu na uprawnienia emerytalne.

Pracownikami etatowymi będą mianowani pracownicy, których wyznaczono na stałe do służby na stanowiskach etatowych wedle obowiązującej na P. K. P. tabeli tych stanowisk, a pozostali pracownicy będą zaliczeni w poczet pracowników stałych.

Przy mianowaniach i zaliczeniach są wymagane ogólne warunki pragmatyczne z następującymi ulgami, mianowicie:

1) mianowanie lub ustalenie może być dokonane bez względu na przekroczenie 30 roku życia,

2) zdolność fizyczną ocenia się wedle wymagań ulgowych dla pracowników przedsiębiorstwa P. K. P. po dłuższej służbie,

3) znajomość języka polskiego może być uzupełniona w ciągu najbliższych 6 miesięcy od dnia mianowania,

4) w przypadku braku odpowiedniego wykształcenia, na dane stanowisko zwalnia się pracowników od tego warunku mianowania,

5) egzaminy służbowe C. S. D. zachowują swą ważność.

Pracownicy, którzy na C. S. D. posiadali charakter kandydatów na urzędników, gażystów, podurzędników lub sługi, będą mianowani lub ustaleni, jeżeli ukończyli albo ukończą służbę przygotowawczą i złożyli albo złożą przed terminem mianowania (ustalenia) egzamin na dane stanowisko, bez względu na to, czy ukończyli wymagany przepisami czesko-słowackimi okres służby przed mianowaniem.

Przy mianowaniu lub ustaleniu, przejęci z C. S. D. pracownicy otrzymają zasadnicze uposażenie tej grupy (kategorii płacy), której wysokość jest równa, a w razie nierówności najbardziej zbliżona do wysokości ostatniego uposażenia zasadniczego tych pracowników w służbie C. S. D., po przerachowaniu tego uposażenia w stosunku 16 zł, za 100 k. c., ustalonym w dekrecie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 października 1938 r., o przerachowaniu zobowiązań, opiewających na walutę czesko-słowacką (Dz. U. R. P. Nr. 79 poz. 535), z tym ograniczeniem, że nie mogą oni otrzymać grup najwyższych, ustalonych dla stanowisk (zajęć) na które będą etatowani (ustaleni), przy czym jednak przyznane uposażenie zasadnicze (z dodatkiem lokalnym) nie może być niższe od wypłacanego dotychczas ryczałtu.

Nadanie charakteru etatowego lub stałego pracownika przedsiębiorstwa „P. K. P." nastąpi na podstawie dokumentów służbowych i dokumentów przedstawianych przez pracowników.

Równocześnie Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że wszystkie sprawy dotyczące zaopatrzenia i czasu pracy pracowników, zatrudnionych na obszarze odzyskanych ziem Śląska Cieszyńskiego zostały ostatecznie uregulowane z dniem 20 lutego r. b.

METODA SZKOLENIA PRACOWNIKÓW

Nawiązując do artykułu p. t. **„O racjonalizację metod szkolenia personelu na P. K. P."**, zamieszczonego w Nr. 11 „Maszynisty" z r. 1938, podajemy do wiadomości, iż metoda szkolenia poglądowego przy pomocy dobranych celowo przeźroczy, opracowana przez p. **Eugeniusza Łaskiego** z dobywa sobie coraz to szersze uznanie.

Oprócz szeregu lekcyj pokazowych w Centralnej Świetlicy K. P. W. w Warszawie demonstrował autor ostatnio swoją metodę w Dyrekcji O. K. P. w Warszawie oraz w Dyr. OKP. Radom i Wilno, gdzie spotkał się z uznaniem słuchaczy i z poparciem PP. Dyrektorów kolei inż. Tarwida i inż. Głazka. Pokaz odbyty dn. 10.I. 1939 w Departamencie Handlowo - Taryfowym M. K. zdobył dla nowej metody przychylną opinię naczelnych władz P. K. P.

Należy się zatem spodziewać, że nowa metoda szkolenia zostanie już niebawem z pożytkiem dla interesu służby wprowadzona urzędowo w naszym kolejnictwie.

LIKWIDACJA MIENIA B. ROSYJSKIEJ KASY OSZCZĘDNOŚCIOWO - ZAPOMOGOWEJ DLA PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

W „Monitorze Polskim" Nr. 62 z dn. 16 marca 1936 r. ukazało się obwieszczenie Przewodniczącego Komisji Likwidacyjnej dla spraw b. rosyjskich kas emerytalnych następującej treści:

Stosownie do art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 14 marca 1933 r. o likwidacji mienia byłych rosyjskich kas emerytalnych i przezorności (Dz. U. R. P. Nr. 21, poz. 146) podaję do publicznej wiadomości, że Komisja Likwidacyjna do spraw byłych rosyjskich kas emerytalnych, na posiedzeniu w dniu 18 lutego 1939 r. uchwaliła na zasadzie art. art. 2 i 5 wspomnianej ustawy przystąpić do likwidacji znajdującego się na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej mienia b. rosyjskiej Kasy oszczędnościowo - zapomogowej dla pracowników, rzemieślników i robotników państwowych kolei żelaznych, przeznaczonego na zaspokojenie roszczeń z tytułu umów ubezpieczenia na życie, zawartych na podstawie ustawy z dnia 3 maja 1899 r. (Zbiór Praw i Rozporządzeń Rządu Nr. 97, poz. 1313) z Kasą emerytalną pracowników kolei żelaznych państwowych, przekształconą na mocy ustawy z dn. 9 września 1916 r. (Zbiór Praw i Rozporządzeń Rządu Nr. 257 z r. 1916, poz. 1974) na Kasę oszczędnościowo - zapomogową dla pracowników, rzemieślników i robotników państwowych kolei żelaznych.

W związku z powyższym, komunikuję, że w myśl art. 5 ust. 2 powołanej ustawy w nieprzekraczalnym terminie trzech miesięcy od daty niniejszego obwieszczenia osobom interesowanym służy prawo zgłoszenia do Komisji Likwidacyjnej swych roszczeń; zgłoszone roszczenia co do ich zasadności i wysokości winny być poparte przez nadesłanie do Komisji oryginalnej polisy, którą wraz z dowodami przynależności państwowej petentów złożyć należy również w powyższym terminie.

Osoby, które zgłosiły swe roszczenia do b. Głównego Urzędu Likwidacyjnego w trybie rozporządzenia Rady Ministrów, ogłoszonego w „Monitorze Polskim" z dni 1 i 2 lipca 1920 r. Nr. 145 i 146 lub do Ministerstwa Skarbu w trybie rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 16 marca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 21, poz. 217), nie są obowiązane do ponownego ich zgłoszenia.

Roszczenia, zgłoszone do Ministerstwa Skarbu lub do Komisji Likwidacyjnej do spraw byłych rosyjskich kas emerytalnych po upływie terminu, przewidzianego w powołanym wyżej rozporządzeniu Ministra Skarbu o rejestracji, t. j. po dniu 1 lipca 1929 r., a przed dniem ogłoszenia niniejszego obwieszczenia, będą uważane przez Komisję Likwidacyjną za zgłoszone w wyżej wspomnianym terminie trzymiesięcznym i nie wymagają ponownego zgłoszenia.

Komisja Likwidacyjna do spraw byłych rosyjskich kas emerytalnych urzęduje w Warszawie, ul. Rymarska Nr. 3/5.

Obwieszczenie to zainteresuje niewątpliwie tych byłych pracowników kolei rosyjskich, którzy posiadają polisy ubezpieczeniowe b. Kasy pożyczkowo - oszczędnościowej wzgl. wdowy i sieroty po takich b. pracownikach. Zaznaczymy, iż wskazany w obwieszczeniu 3-miesięcznym termin mija dnia 16 czerwca 1939 r.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

Z DZIAŁALNOŚCI PREZYDIUM ZWIĄZKU

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA

3. 1. 1939 w M. K. Biuro Pers. interwencja w sprawie załatwienia złożonych poprzednio memoriałów — **Siadak, Pruszyński, Spyt.**

9. 1. 1939 w M. K. Biuro Sanitarne, w sprawie badań psychotechnicznych — **Siadak.**

13. 1. 1939 w M. K. Dep. Mech., w sprawie: premii opałowej, rejestracji pracy drużyn parowozowych, przydziału „trzeciaków", postulatów maszynistów wagonów motorowych — **Siadak, Hernet, Spyt, Witkowski, Gruszczyński.**

17. 1. 1939 w M. K. u Dyr. Biura Pers. w sprawach ogólnych — **Siadak** w składzie delegacji Bloku Kolejowych Związków Fachowych.

23. 1. 1939 w Sejmie u referenta budżetu M. K. posła Jahody-Żółtowskiego, w sprawie postulatw budżetowych prac. kol.—**Siadak, Dr Żuniak** w składzie delegacji Bloku Kol. Związków Fachowych.

6. 2. 1939 w DOKP. Kraków w sprawie: postulatów, pracowników delegowanych do służby na Śląsku Zaolziańskim i przyjętych ze służby czeskiej, awansów w DOKP. Kraków, terminowego wypłacania „godzinowego" — **Spyt.**

6. 2. 1939 w M. K. w sprawie: awansów, „trzeciaków", wydania instrukcji „R1" — **Siadak, Pruszyński, Witkowski.**

8. 2. 1939 w DOKP. Wilno, w sprawie awansów maszynistów wagonów motorowych — **Siadak.**

14.2.1939 — u Naczelnika Par. Piotrków w sprawach lokalnych — **Siadak.**

17. 2. 1939 w DOKP. Toruń w sprawie stosunków w parowozowni Chojnice — **Siadak, Hernet, Gronkowski.**

23.2.1939 — u p. Ministra Komunikacji w sprawie przepisów o systemizacii stanowisk i porządku starszeństwa — **Siadak** w składzie delegacji Bloku Kol. Zw. Fachowych.

24.2.1939 — w M. K. w sprawie stosunków służb. pracowników zatrudnionych na Śląsku Zaolziańskim, postulatów masz. wag. motor, rozszerzenia normy stanowisk w 8-mej grupie upos. na obsługę pociągów towarowych dalekobieżnych — **Siadak, Spyt.**

25.2.1939 — u p. Premiera gen. Składkowskiego — w sprawie poprawy bytu pracowników państwowych — **Siadak**, w składzie delegacji M. K. P. P.

27.2.1939 — w M. K. w sprawie postulatów maszynistów elektrotracji— **Spyt, Dowalla.**

7.3.1939 — w M. K. w sprawie postulatów prac. zatrudnionych na Śląsku Zaolziańskim, przepisów wykonawczych do zarządzenia o „godzinowym", „trzeciaków—**Siadak, Spyt.**

ZEBRANIA, ZJAZDY

15.1.1939 — Plenarne posiedzenie Zarządu Głównego — **Siadak, Pruszyński, Hernet, Spyt, Lisiewicz.**

22.1.1939 — Zebranie Koła Katowice — **Siadak.**

23.1.1939 — Zebranie Koła Kraków-Wschód — **Spyt.**

5.2.1939 — Zebranie Koła Lwów— **Pruszyński.**

8.2.1939 — Zebranie Koła Łódź — **Lisiewicz.**

8.2.1939 — Zebranie Koła Wilno — **Siadak.**

12.2.1939 — Zebranie Koła Tarnów — **Lisiewicz.**

14.2.1939 — Zebranie Koła Piotrków — **Siadak.**

16.2.1939 — Zebranie Koła Katowice — **Lisiewicz.**

18.2.1939 — Zebranie Koła Ostrów — **Pruszyński.**

22.2.1939 — Zebranie Koła Poznań — **Siadak.**

26.2.1939 — Zebranie Koła Kowel — **Spyt.**

26.2.1939 — Zebranie Koła Dziedzice — **Siadak.**

28.2.1939 — Zebranie Koła Kapuścisko — **Pruszyński.**

3.3.1939 — Zebranie Koła Bielsko — **Lisiewicz.**

5.3.1939 — Zebranie Koła Tarnowskie Góry — **Spyt.**

6.3.1939 — Zebranie Koła Częstochowa — **Pruszyński.**

JAK WYKORZYSTAĆ URLOP WYPOCZYNKOWY

Sprawa należytego wykorzystania czasu wolnego od pracy zwłaszcza zaś urlopu wypoczynkowego urosła już dziś do rozmiarów zagadnienia społecznego pierwszorzędnej wagi. Ministerstwo Opieki Społecznej powołało do życia specjalny organ, mający za zadanie dokładne zbadanie zagadnienia t. zw. **„wczasów pracowniczych"**, interesują się tą spra-

STAN MAJĄTKOWY
Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce na dzień 31 grudnia 1938 r.

Stan czynny

Kasa — gotówką w kasie		1.524,65
Banki — gotówka do dyspozycji		10.377,97
Udziały i papiery procentowe:		
Obligacje 6% Poż. Narodowej 4000,—		
Oblig. 3% Poż. Inwestyc. 2000,—	6000,—	
Udziały w Bankach Spółdzielczych i Spółdz. Budowlanych Maszynist.	13.053,16	19.053,16
Nieruchomości		1.010.533,26
Ruchomości		73.110,69
Weksle w portfelu		730,—
Dłużnicy		109.552,74
		1.224.882,47

Stan bierny

Fundusz Zapomóg Pośmiertnych (pozostałość z FOE)	73.668,35
Fundusz Kasy Pogrzebowej	151.751,11
„ Kasy Pośmiertnej	73.812,34
„ Szkolny dla sierot po maszynistach	293,83
„ Rezerwowy	100.000,—
„ Odliczeń Amortyzacyjnych	100.681,14
„ Nieruchomości	444.631,01
Wierzyciele	67.402,14
Długi hipoteczne	212.642,55
	1.224.882,47

Skarbnik Związku: (—) **J. Lisiewicz.**
Przewodniczący Głównej Komisji Rewizyjnej: (—) **E. Janus**
Księgowy: (—) **A. Walewski.**

Prezes Związku: (—) **W. Siadak.**
Członkowie Głównej Komisji Rewizyjnej:
(—) F. Królikowski, (—) J. Drejer.

W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 1938 roku wypłacono przez Kasę Główną Z. Z. M. tytułem świadczeń zł. 68.568,66, a mianowicie:

wypłacono tytułem zapomóg pośmiertnych z funduszów zapomóg pośmiertnych, Kasy Pogrzebowej i Kasy Pośmiertnej	zł. 21.377,84
wypłacono tytułem zapomóg chorym	„ 21.694,—
„ „ „ suspendacyjnych i bezzwrotnych	„ 2.996,—
„ „ „ z Funduszu Szkolnego dla sierot po maszynistach	„ 300,—
wydatkowano na honoraria adwokackie, koszty sądowe i różne porady prawne	„ 22.200,82
	zł. 68.568,66

Skarbnik Związku: (—) **J. Lisiewicz.**

wą organizacje zawodowe i ich centrale, w toku jest akcja, zmierzająca do skoordynowania wysiłków i poczynań na tym polu.

Dla pracowników kolejowych posiada to zagadnienie szczególnie doniosłą wagę, albowiem praca w kolepnictwie jest na wielu posterunkach wyjątkowo wyczerpująca i tylko racjonalne wykorzystanie urlopu może zapewnić pracownikom zatrudnionym na takich posterunkach należyty odpoczynek i uchronić ich od przedwczesnej utraty zdolności do pracy.

To też nie od dziś usiłują zarówno władze kolejowe, jak też i organizacje zawodowe, tudzież specjalne zrzeszenia ułatwić i umożliwić kolejarzom racjonalne i należyte wykorzystanie urlopu, czy to w formie odpoczynku w odpowiednich warunkach czy też przez zapewnienie im możności leczenia się w uzdrowiskach i zdrojowiskach krajowych. Dzięki biletom wolnej jazdy, którymi dysponują kolejarze, odpada jedna z największych przeszkód finansowych. Dyrekcje ustawiają i wynajmują po przystępnej cenie wagony w licznych miejscowościach, poszczególne Związki utrzymują domy wypoczynkowe,, pensjonaty itp.

O ile jednak zarówno władze kolejowe jak też i pracownicze Związki Zawodowe interesują się tymi sprawami raczej przygodnie o tyle stowarzyszenia **„Rodzina Kolejowa"** uznaje je za jeden z pierwszych i najważniejszych swoich zagadnień statutowych. Utrzymuje ono liczne pensjonaty, domy wpoczynkowe i sanatoria, w których usiłuje zapewnić pracownikom kolejowym możność należytego wypoczynku wzgl. racjonalnego leczenia po cenach możliwie przystępnych.

W roku bieżącym utrzymuje „Rodzina Kolejowa" pensjonaty wzgl. domy wypoczynkowe w następujących miejscowościach: **Wisła** (uzdrowisko w Beskidzie Śląskim), **Morszyn** (zdroje wód gorzkich, koło Stryja), **Tatarów** (uzdrowisko w Karpatach Wschodnich), **Maków Podhalański** (dom wypoczynkowy w miejscowości podgórskiej), **Rabka** (solanki jodowo-bromowe, uzdrowisko dziecięce), **Krynica** (zdrojowisko dla chorych na serce, przewód pokarmowy, choroby kobiece), **Truskawiec** (choroby dróg moczowych, przewodu pokarmowego, przemiany materii), **Aleksandrów Kujawski** (miejsce wypoczynkowe, kąpiele solankowe).

Wprawdzie akcja prowadzona przez „Rodzinę Kolejową" nie rozwiązuje bynajmniej zagadnienia racjonalnego wykorzystania urlopów w skali społecznej a to przede wszystkim z uwagi na, mimo wszystko zbyt wysokie koszty, jak na możliwości finansowe olbrzymiej większości pracowników kolejowych, to jednak bez wątpienia ułatwia ona pracownikom należyte wykorzystanie urlopów oraz przeprowadzenie leczenia w uzdrowiskach i w zdrojowiskach różnego rodzaju.

Pracownicy powinni zatem zainteresować się bliżej akcją Rodziny Kolejowej przy ustalaniu planu urlopu wypoczynkowego w b. r. Szczegóły podane są w „Gazecie Ściennej Rodziny Kolejowej" Nr. 8 z r. b.

Zarząd Koła Z. Z. M. w Nowym Sączu sprzeda jednemu z Kół Z. Z. M. na dogodnych warunkach maszynę do pisania typu „Remington". Bliższych informacyj udzieli na żądanie Przewodniczący Koła kol. Emanuel Kmieć, Nowy Sącz, ul. Zygmuntowska Nr. 82B.

SPROSTOWANIE

W notatce z uroczystości pożegnania emerytów w Bydgoszczy zamieszczonej w Nr. 4 „Maszynisty" z roku 1939 wskutek omyłki drukarskiej mylnie podano nazwisko jednego z kol. emerytów „Kuźma" zamiast **„Kmera"**. Omyłkowo podano również nazwisko obecnego na uroczystości zast. nacz. par. p. **Nowińskiego** (wydrukowano: Niwiński) — co niniejszym prostujemy przepraszając interesowanych za mimowolną omyłkę.

Redakcja „Maszynisty".

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15